

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2307

Vragen van het lid **Cramer** (ChristenUnie) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *spoorveiligheid*. (Ingezonden 20 maart 2009)

- 1 Kent u het bericht «Veiligheid spoor in geding»?¹
- 2 Waarom laat de Inspectie Verkeer en Waterstaat een onderzoek naar spoorveiligheid door een marktonderzoeksbureau uitvoeren en niet door een bureau dat meer gespecialiseerd is in openbaar vervoer en spoortechniek?
- 3 Is het waar dat de opleidingstrajecten van machinisten en spoorarbeiders bij de diverse spoorbedrijven verschillen? Zo ja, vindt u deze verschillen verantwoord?
- 4 Worden nieuwe machinisten soms te snel na hun opleiding al ingezet met teveel verantwoordelijkheid, in verband met een tekort aan voldoende gekwalificeerd personeel?
- 5 Is de tijd om de nodige onderhoud werkzaamheden aan het spoor te verrichten vaak te krap? Zo ja, hoeveel en welke acties onderneemt ProRail om dit te voorkomen?
- 6 Is het waar dat veiligheidsfunctionarissen onder druk

worden gezet om een loopje te nemen met de voorschriften? Zo ja, wie is hiervoor verantwoordelijk?

- 7 Op welke manier speelt veiligheid een rol bij de aanbestedingen van spooronderhoud? Is het voldoende om ervan uit te gaan dat spooraanneemers voldoen aan de wettelijke veiligheidseisen?
- 8 Op welke wijze is het preventief schouwen georganiseerd en verloopt de uitvoering naar wens?

¹ De Telegraaf, 19 maart 2009.

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 14 april 2009)

- 1 Ja.
- 2 Het onderzoek is door een marktonderzoeksbureau verricht om nu juist de beleving van personen in beeld te krijgen. TNS Consult is daarin gespecialiseerd.
- 3 De eindtermen van de opleiding voor machinisten en voor personen met een veiligheidsfunctie zijn voor iedereen gelijk. Examens worden door een onafhankelijke instantie afgenomen. Spoorwegondernemers en andere bedrijven die op het spoor

actief zijn verzorgen in de regel zelf de manier waarop praktijkervaring wordt opgedaan binnen vastgestelde kaders.

- 4 In de Regeling spoorwegpersoneel is een aantal bepalingen opgenomen over het verplichte praktijkprogramma. In de Regeling wordt bepaald dat spoorwegondernemingen ervoor moeten zorgen dat machinisten na hun theoretische opleiding, een praktijkopleiding volgen onder leiding van een mentormachinist. De Inspectie ziet erop toe dat de spoorwegondernemingen zich aan deze regels houden. De Inspectie is bezig met een onderzoek naar de opleidingen van machinisten dat binnenkort zal worden afgedaan. Nadat dit onderzoek is afgerond zal ik het naar de Tweede Kamer sturen.

- 5 De spoorwegcapaciteit die wordt vrijgemaakt voor werkzaamheden is volgens ProRail en de Inspectie niet te krap. Voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden geldt een zogenaamd onderhoudsrooster. Door het maken van afwegingen tussen treinverkeer (beschikbaarheid) en beheer (onderhoud) biedt het onderhoudsrooster voldoende tijd voor de nodige onderhoudswerkzaamheden. ProRail streeft ernaar door de inzet van

nieuwe technieken en door aanpassing van de processen het capaciteitsbeslag voor werkzaamheden terug te dringen. ProRail zorgt ervoor dat de werkzaamheden veilig worden uitgevoerd. De Inspectie ziet erop toe dat dit goed gebeurt.

6

De Inspectie heeft hiervoor geen aanwijzingen. Het signaal uit de TNS rapportage zal getoetst worden aan de feitelijke situatie en, waar nodig, worden meegenomen bij de inrichting van nieuwe toezichtsplannen.

Ook ProRail heeft aangegeven hiervoor geen aanwijzingen te hebben. ProRail hanteert het uitgangspunt «je werkt veilig of je werkt niet» en draagt dit uitgangspunt ook actief uit aan haar opdrachtnemers, de onderhoudsaannemers.

7

Aanbestedingen van spooronderhoud worden alleen gegund aan aannemingsbedrijven die aan van tevoren beschreven kwaliteitseisen voldoen. Veiligheidszorg is een belangrijk element van deze eisen. Door de branche is een Normenkader Veilig Werken (NVW) vastgesteld, waaraan aannemers dienen te voldoen. Het NVW is van toepassing ongeacht de wijze van aanbesteding en contracteringsvorm. De naleving van die regels en meer in het algemeen de verdere ontwikkeling van de veiligheidsnormering is ondergebracht bij de Stichting RailAlert, opgericht door ProRail, de grote procesaannemers en ingenieursbureaus.

Wanneer de Inspectie onvolkomenheden in de infrastructuur vaststelt worden adequate maatregelen getroffen. Dit stelsel geeft de Inspectie vertrouwen dat de veiligheid rond baanwerkzaamheden goed is geborgd. Overigens voert ProRail zelf ook met enige regelmaat inspecties en audits uit op de naleving van het NVW.

8

ProRail is als beheerder verantwoordelijk voor de kwaliteit en de betrouwbaarheid van de infrastructuur. Het schouwen van het spoor is zo geregeld dat volgens een tijdschema, dat afhankelijk is van de intensiteit van het gebruik, wordt gekeken of het spoor voldoet aan de

technische eisen die in regelgeving is vastgelegd. De Inspectie ziet erop toe dat ProRail zich aan zijn verplichtingen houdt. Er zijn geen indicaties dat de uitvoering van dit schouwproces niet goed verloopt. Tot voor kort gebeurde het schouwen grotendeels nog door personen die in en langs het spoor kijken hoe bijvoorbeeld de wissels er bij liggen. Met ingang van de dienstregeling 2009 maken de aannemers gebruik van zeven innovatieve hulpmiddelen. Het gaat hier om videoschouwtreinen die opnames maken van het spoor. Op basis van die opnames bepaalt de aannemer of hij nader moet inspecteren of dat onderhoudswerkzaamheden nodig zijn.